

**Arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes**

**Version consolidée**

**Les dispositions de la révision 2012 sont en bleu**

NOR: EQUA0700113A

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 47-974 du 31 mai 1947, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de ladite convention publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 211-2, L. 213-2, L. 213-3 et D. 213-1 à D. 213-1-12 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1424-1 à L. 1424-5 et R. 1424-1 à R. 1424-55 ;

Vu le code du travail, notamment son article L. 920-4 ;

Vu la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile ;

Vu le décret n° 99-1039 du 10 décembre 1999 modifié relatif aux sapeurs-pompier volontaires ;

Vu le décret n° 2000-825 du 28 août 2000 modifié relatif à la formation des jeunes sapeurs-pompier et portant organisation du brevet national de jeunes sapeurs-pompier ;

Vu l'arrêté du 6 mai 2000 modifié fixant les conditions d'aptitude médicale des sapeurs-pompier professionnels et volontaires et les conditions d'exercice de la médecine professionnelle et préventive au sein des services départementaux d'incendie et de secours ;

Vu l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes ;

Vu l'arrêté du 4 janvier 2006 relatif au schéma national des emplois, des activités et des formations des sapeurs-pompier professionnels et volontaires ;

Vu l'arrêté du 5 janvier 2006 relatif aux formations de tronc commun des sapeurs-pompier volontaires,

Arrêtent :

**Article 1<sup>er</sup> remplacé (article 2 du projet)**

~~Le présent arrêté fixe, sur les aérodromes visés aux articles R. 221-1 et D. 232-1 du code de l'aviation civile où le préfet exerce le pouvoir de police, les modalités d'application des articles D. 213-1 à D. 213-1-12 du même code relatifs au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA).~~

**Le présent arrêté fixe, sur les aérodromes visés aux articles L. 6312-1 du code des transports et D. 232-1 du code de l'aviation civile où le représentant de l'Etat exerce le pouvoir de police, les modalités d'application des articles D. 213-1 à D. 213-1-12 du code de l'aviation civile relatifs au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA).**

**TITRE Ier : DÉFINITION DES MOYENS**

**Section 1 : Définition du niveau de protection**

**Article 2 inchangé**

I.- Les classes d'avions visées à l'article D. 213-1-2 du code de l'aviation civile s'établissent de la façon suivante, le terme avion étant entendu au sens de la définition donnée à l'article D. 213-1-1 :

CLASSE	LONGUEUR HORS-TOUT	LARGEUR MAXIMALE
--------	--------------------	------------------

	De l'avion	Du fuselage
1	0 à 9 m non inclus	2 m
2	9 à 12 m non inclus	2 m
3	12 à 18 m non inclus	3 m
4	18 à 24 m non inclus	4 m
5	24 à 28 m non inclus	4 m
6	28 à 39 m non inclus	5 m
7	39 à 49 m non inclus	5 m
8	49 à 61 m non inclus	7 m
9	61 à 76 m non inclus	7 m
10	76 à 90 m non inclus	8 m

Pour déterminer la longueur hors-tout et la largeur du fuselage de chaque avion, seules les valeurs figurant dans la documentation associée au certificat de navigabilité sont prises en considération.

**II.-** Si, après avoir établi la classe correspondant à la longueur hors-tout d'un avion, il apparaît que la largeur de son fuselage est supérieure à la largeur maximale indiquée pour cette classe, l'avion est classé dans la classe immédiatement supérieure.

**III.-** Est rangé dans la classe d'avions qui correspond à sa longueur hors-tout divisée par trois tout avion effectuant un mouvement dans le cadre de l'une des opérations aériennes suivantes :

- transport de fret ou de courrier exclusivement ;
- vols d'essais ou vols de réceptions au sens de l'article R. 421-1 du code de l'aviation civile ;
- vols de travail aérien, vols d'entraînement et de mise en place.

## **Section 2 : Dotations**

### **Paragraphe 1 : Personnels, produits extincteurs et véhicules**

#### **Article 3 modifié (article 22 du projet)**

**I.-** Les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et les matériels divers dont sont dotés les aérodromes en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile figurent à l'annexe I du présent arrêté.

**II.-** Les aérodromes dont le niveau de protection au sens de l'article D. 213-1-1 est supérieur ou égal à 3 sont dotés d'un appareil respiratoire isolant (ARI) par chef de manœuvre et pompier d'aérodrome en service. Cette dotation est augmentée d'une réserve de tels appareils égale à au moins 50 %.

Chaque appareil est doté d'un jeu de bouteilles de rechange en réserve.

**III.-** Sur les aérodromes dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 4 et où tout ou partie des arrivées et des départs d'aéronefs s'effectuent au-dessus d'une étendue d'eau, dans une limite de 1 200 mètres à compter des seuils de pistes et lorsque l'étendue est contiguë ou à l'intérieur de l'emprise de l'aérodrome (aérodromes dits « côtiers »), les moyens suivants sont mis en place :

1. Une embarcation à déplacement rapide et d'un tirant d'eau adapté aux lieux ;
2. Des plates-formes propres à recueillir les passagers d'un aéronef et en nombre suffisant pour offrir une capacité totale de :

60 places, sur les aérodromes de niveau de protection 4 et 5 ;

120 places, sur les aérodromes de niveau de protection 6 ;

180 places, sur les aérodromes de niveau de protection 7 ;

240 places, sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 8.

Le préfet **représentant de l'Etat** peut adapter ces exigences en fonction du contexte local.

**IV.-** Une réserve d'agent complémentaire et d'agent de propulsion égale à 200 % des quantités requises à l'annexe I (tableau I) du présent arrêté doit être conservée sur

l'aérodrome, ainsi qu'une réserve d'agents moussants correspondant à 4 pleines charges d'eau des véhicules requis pour atteindre les quantités définies à l'annexe I (tableau I).

#### **Article 4 inchangé**

Si, sur un aérodrome, les avions relevant de la classe d'avions la plus élevée ou d'une classe supérieure non retenue, tels que définis par l'article D. 213-1-1 du code de l'aviation civile, n'effectuent leurs mouvements qu'à certaines périodes précises, journalières, hebdomadaires ou saisonnières, les moyens en personnels, produits extincteurs, véhicules et matériels requis en application de l'annexe I du présent arrêté peuvent être réduits en dehors de ces périodes, sans toutefois être inférieurs au niveau de protection correspondant à la classe d'avions la plus élevée utilisant l'aérodrome en période réduite.

#### **Paragraphe 2 : Infrastructures**

##### **Article 5 modifié (article 3 du projet)**

Les infrastructures visées à l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile se composent sur chaque aérodrome dont le niveau de protection est supérieur ou égal à 2 :

1. De postes d'incendie dont le nombre et l'implantation sont fonction de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté ;
2. De routes d'accès d'urgence, destinées à assurer l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 dans toutes les parties de l'aérodrome ; si les conditions topographiques ne permettent pas un aménagement suffisant, les aires d'approche doivent être dotées en priorité de telles routes, au minimum jusqu'aux limites de l'emprise domaniale de l'aérodrome et de manière coordonnée avec le plan de secours spécialisé **les dispositions spécifiques ORSEC** de l'aérodrome ;
3. D'une zone permettant l'entraînement des personnels.

Les aérodromes dits « côtiers » au sens du III de l'article 3 doivent être dotés en outre d'appontements ou de dispositifs de mise à l'eau appropriés aux embarcations détenues. Pour ces aérodromes, le préfet **représentant de l'Etat** peut adapter ces exigences supplémentaires en fonction du contexte local.

## **TITRE II : ORGANISATION DU SERVICE**

### **Section 1 : Agréments des personnels chargés du SSLIA**

#### **Paragraphe 1 : Agrément du responsable du service ~~Intitulé abrogé (Article 27 du projet)~~**

##### **Article 6 abrogé (article 27 du projet)**

~~I. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 8 du présent arrêté, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de responsable du SSLIA est délivré à toute personne ayant passé avec succès un examen théorique de présélection, suivi d'un entretien d'évaluation devant une commission d'aptitude chargée de donner un avis au préfet.~~

~~II. L'examen théorique de présélection a pour objet de vérifier si le candidat dispose :~~

- des connaissances nécessaires pour assurer l'instruction des personnels placés sous ses ordres ;
- d'un niveau général d'études équivalant à deux années après le baccalauréat.

~~Les modalités de cet examen sont définies dans l'annexe V du présent arrêté.~~

~~III. L'entretien d'évaluation se déroule devant une commission d'aptitude composée en nombre égal de membres représentant l'administration de l'aviation civile, l'administration de la sécurité civile et l'exploitant de l'aérodrome pour lequel l'agrément est sollicité. Les membres de cette commission sont choisis, pour une ou plusieurs sessions d'examens, par le préfet.~~

~~L'entretien a notamment pour objet de vérifier les connaissances générales du candidat en matière de sécurité incendie et d'apprécier son aptitude à l'encadrement.~~

### **Article 7 abrogé (article 27 du projet)**

~~L'agrément prévu à l'article 6 est délivré par le préfet pour une année. Durant l'année suivant l'obtention de son premier agrément, le bénéficiaire doit suivre, parallèlement à l'exercice de sa fonction de responsable, une formation professionnelle sanctionnée par un examen. Cette formation est organisée par la direction générale de l'aviation civile et les organismes conventionnés visés au II de l'article 14 du présent arrêté. Les modalités de cette formation professionnelle sont définies dans l'annexe V du présent arrêté.~~

~~L'agrément prévu à l'article 6 est automatiquement reconduit dès lors que l'exploitant de l'aérodrome atteste auprès du préfet que l'intéressé n'a pas présenté d'insuffisance notoire dans l'exercice de sa fonction.~~

~~Tout responsable du SSLIA ayant déjà exercé sur un aérodrome peut bénéficier automatiquement d'un agrément pour un autre aérodrome, à condition que l'exploitant atteste que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de cet aérodrome et qu'il n'a pas perdu son précédent agrément pour insuffisance notoire dans l'exercice de sa fonction.~~

### **Article 8 abrogé (article 27 du projet)**

~~Les responsables du SSLIA embauchés à la date de publication du présent arrêté bénéficient de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile dans les conditions prévues à l'article 7 du présent arrêté.~~

### **Paragraphe 1 2 : Agrément de chef de manœuvre (article 4 du projet)**

#### **Article 9 modifié (article 5 du projet)**

I.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 11, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de chef de manœuvre du SSLIA est délivré sur proposition de l'exploitant, au terme d'une période probatoire, à toute personne répondant à l'une des deux conditions suivantes :

- avoir été, depuis moins de deux ans, officier ou sous-officier d'un corps civil de sapeurs-pompiers ou dans un service ou unité militaire chargé de la lutte contre les incendies ;
- posséder, depuis au moins deux ans, l'agrément de pompier sur un aérodrome de niveau de protection supérieur ou égal à 6,

et détenir un certificat médical tel que prévu à l'article 13 du présent arrêté ainsi que le ou les permis requis pour la conduite des catégories de véhicules incendie.

Cette période probatoire est sanctionnée par l'attestation de l'exploitant **d'aérodrome** de l'aérodrome, indiquant que l'intéressé satisfait aux exigences opérationnelles de chef de manœuvre sur l'aérodrome.

Par dérogation au premier alinéa du présent article, les pompiers qui exercent sur un aérodrome de niveau de protection 5 évoluant vers un niveau supérieur ou égal à 6, et qui possèdent l'agrément de pompier depuis au moins deux ans, peuvent également se voir délivrer l'agrément en vue d'exercer la fonction de chef de manœuvre sur le même aérodrome.

II.- Durant la période probatoire, l'intéressé doit d'abord valider une formation initiale dont le programme et les modalités **d'examen de validation** figurent au titre II-A de l'annexe II du présent arrêté puis une formation spécifique relative à la sécurité aéroportuaire figurant au titre II-B de l'annexe II ~~du~~ **au** présent arrêté.

Toute formation initiale ne peut rester valide plus de trois ans, qu'avec une formation de recyclage de moins de trois ans.

III.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté, l'agrément est

délivré par le préfet **représentant de l'Etat** dès lors que celui-ci a reçu de l'exploitant l'attestation mentionnée au présent article, pour l'intéressé.

Tout chef de manœuvre ayant déjà exercé sur un aérodrome bénéficie automatiquement d'un agrément pour un autre aérodrome, à condition que l'exploitant atteste que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de cet aérodrome.

### **Paragraphe 2 3 : Agrément de pompier d'aérodrome (article 6 du projet)**

#### **Article 10 modifié (article 7 du projet)**

I.- Sous réserve des dispositions prévues à l'article 11 du présent arrêté, l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile en vue d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome au sein du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) est délivré à toute personne :

- ayant obtenu la validation d'une formation initiale de sapeur-pompier volontaire relative à l'ensemble des missions incendie et de secours à personnes, telle que définie par le ministre chargé de la sécurité civile ;
- ayant obtenu la validation de l'ensemble des modules d'une formation initiale dont les programmes et modalités d'examen **de validation** sont définis par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre Ier de l'annexe II ~~du~~ **au** présent arrêté ;
- titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire ;
- possédant le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté.

Peuvent toutefois bénéficier, sur proposition de l'exploitant, d'une décision de validation par le préfet **représentant de l'Etat** de tout ou partie de leur formation antérieure, les agents répondant à l'une des conditions ci-après :

- être titulaire de la mention complémentaire " sécurité civile et d'entreprise " ;
- avoir, depuis moins de deux ans :
  - servi dans un corps civil de sapeurs-pompiers ;
  - ou exercé une activité militaire ou civile de sapeur-pompier et justifier d'une formation spécifique à cet effet ;
  - ou reçu une formation de sapeur-pompier dans le cadre du volontariat civil ;
  - ou obtenu le brevet national de jeunes sapeurs-pompiers.

II.- Par dérogation aux alinéas précédents, toute personne ayant reçu une formation de pompier d'aérodrome dans un autre Etat membre de la ~~Communauté~~ **l'Union** européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, ou dont la formation reçue dans un pays tiers a été reconnue par l'un de ces Etats, peut obtenir un agrément pour exercer la fonction de pompier d'aérodrome au sein d'un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, à condition :

- d'avoir obtenu la reconnaissance de ses compétences au regard de la formation de sapeur-pompier volontaire en France par le ministre chargé de la sécurité civile ;
- de posséder le certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;
- d'être titulaire du ou des permis, en cours de validité, requis pour la conduite des catégories de véhicules du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire.

~~Lorsque les compétences qu'elle a acquises par la formation qui lui a été dispensée sont substantiellement différentes de celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome en France, la personne satisfaisant aux conditions énoncées à l'alinéa précédent est amenée selon son choix soit à suivre les formations~~

~~mentionnées au I du présent article, soit à passer une épreuve d'aptitude pour la reconnaissance de ses compétences au regard de la formation de sapeur-pompier volontaire et une épreuve consistant en une mise en situation permettant à l'autorité compétente de s'assurer qu'elle peut être intégrée dans une équipe de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Dans ce dernier cas, l'épreuve porte essentiellement sur les tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs, les risques spéciaux, la compréhension des messages.~~

**Lorsque les compétences qu'elle a acquises par la formation qui lui a été dispensée sont substantiellement différentes de celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome en France, la personne satisfaisant aux conditions énoncées aux trois alinéas précédents est amenée selon son choix :**

- **soit à suivre un stage d'adaptation accompagné d'une formation complémentaire reprenant en totalité ou partiellement les formations mentionnées au I du présent article,**
- **soit à passer une épreuve consistant en une mise en situation, permettant à l'autorité compétente de s'assurer qu'elle peut être intégrée dans une équipe de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Dans ce dernier cas, l'épreuve porte essentiellement sur les tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs, les risques spéciaux, la compréhension des messages.**

**Avant d'exercer, cette personne voit ses équivalences de pompier volontaire reconnues par le ministre en charge de la sécurité civile.**

~~Dans le cas où le résultat de cette mise en situation s'avère négatif, l'intéressé peut suivre les formations mentionnées au I du présent article.~~

**La personne qui n'a pas réussi l'épreuve de mise en situation susmentionnée peut s'y présenter à nouveau.**

Les formations dispensées, dans le cadre du II du présent article, peuvent éventuellement être adaptées en fonction des compétences acquises par la personne au cours de son expérience professionnelle antérieure.

#### **Article 10 bis modifié (article 8 du projet)**

Les diverses pièces justificatives pour la délivrance de l'agrément sont présentées au préfet **au représentant de l'Etat** suivant un dossier type défini par le ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsque les conditions fixées à l'article 10 sont remplies, l'agrément est délivré après attestation de l'exploitant indiquant que l'intéressé a reçu une formation **spécifique locale** concernant les particularités de l'aérodrome, **dont les modalités figurent en annexe II au présent arrêté.**

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté, l'agrément est délivré par le préfet **représentant de l'Etat** pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome.

#### **Article 10 ter modifié (article 9 du projet)**

**I. —** Toute personne légalement établie dans un autre Etat membre de ~~la Communauté~~ **l'Union** européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen peut exercer l'activité de pompier d'aérodrome de façon temporaire et occasionnelle sur un aérodrome du territoire national si :

**1°** Elle a exercé la fonction de pompier d'aérodrome pendant au moins deux ans au cours des dix années qui précèdent si la profession n'est pas réglementée dans l'Etat d'établissement ;

**1° Elle a exercé la fonction de pompier d'aérodrome pendant au moins deux ans au cours des dix années qui précèdent si la profession ou la formation y conduisant n'est pas règlementée dans l'Etat d'établissement.**

**La condition exigeant l'exercice de la profession pendant deux ans n'est pas d'application si la formation conduisant à la profession est règlementée.**

2° Elle a obtenu la reconnaissance de ses compétences au regard de la formation de sapeur-pompier volontaire en France par le ministre chargé de la sécurité civile ;

3° Elle détient un certificat médical tel que prévu à l'article 13 du présent arrêté.

En outre, elle doit détenir un permis de conduire reconnu en France, requis pour la conduite des catégories de véhicules du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs et, le cas échéant, des embarcations dont est doté l'aérodrome si elle est amenée à les conduire.

**II. —** Toute personne souhaitant exercer une prestation de service en tant que pompier d'aérodrome de façon temporaire et occasionnelle sur un aérodrome du territoire national doit en informer au préalable le **préfet représentant de l'Etat** exerçant les pouvoirs de police sur l'aérodrome, par une déclaration écrite qui peut donner lieu à une vérification des compétences professionnelles de l'intéressé. Celui-ci peut fournir cette déclaration par tout moyen. Lors de la première prestation de services ou en cas de changement de situation, la déclaration est accompagnée des documents attestant que l'intéressé remplit les conditions fixées au I du présent article.

~~Dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception de la déclaration et des documents joints, le préfet informe l'intéressé s'il doit passer une épreuve d'aptitude. En cas de difficulté susceptible de provoquer un retard, et notamment quand un complément d'information est nécessaire, il informe l'intéressé dans ce même délai des raisons du retard et du temps nécessaire pour parvenir à une décision qui doit être prise dans un délai de deux mois, à compter de la réception du complément d'informations.~~

**Dans un délai maximal d'un mois à compter de la réception de la déclaration et des documents joints, le représentant de l'Etat informe l'intéressé s'il doit passer une épreuve d'aptitude pour la reconnaissance de ses compétences spécifiques de pompier d'aérodrome. En cas de difficulté susceptible de provoquer un retard, et notamment quand un complément d'information est nécessaire, il informe l'intéressé dans ce même délai des raisons du retard et du temps nécessaire pour parvenir à une décision qui doit être prise dans un délai de deux mois, à compter de la réception du complément d'informations.**

En cas de différence substantielle entre les compétences professionnelles de l'intéressé et celles acquises par la formation permettant d'exercer la fonction de pompier d'aérodrome dispensée sur le territoire français, l'intéressé peut être mis à même de démontrer qu'il a acquis les connaissances et compétences manquantes par une épreuve d'aptitude portant sur l'appréciation de ses compétences au regard de la formation de sapeur-pompier volontaire et par une épreuve consistant en une mise en situation permettant à l'autorité compétente de s'assurer qu'elle peut être intégrée dans une équipe de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs. Ces épreuves lui sont proposées dans le mois qui suit la décision mentionnée au précédent alinéa, afin que la prestation puisse être réalisée avant la fin de ce mois. La mise en situation de l'intéressé consiste en une épreuve pratique portant essentiellement sur les tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs, les risques spéciaux, la compréhension des messages.

~~Dans le cas où le résultat des épreuves subies par l'intéressé s'avère négatif l'intéressé est informé qu'il ne peut réaliser la prestation envisagée en France. Il peut néanmoins suivre les formations mentionnées au I de l'article 10.~~

**Dans le cas où le résultat des épreuves subies par l'intéressé s'avère négatif l'intéressé est informé qu'il ne peut réaliser la prestation envisagée en France. Il peut néanmoins suivre les formations mentionnées au I de l'article 10 et se présenter à une nouvelle épreuve de mise en situation.**

~~En cas de réussite aux épreuves, et après que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de l'aérodrome, le préfet lui délivre l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile pour sa durée d'activité sur l'aérodrome.~~

**En cas de réussite aux épreuves assurant la reconnaissance des compétences de pompier d'aérodrome, le représentant de l'Etat délivre à l'intéressé l'agrément, pour exercer sur un aérodrome déterminé, à condition que l'exploitant d'aérodrome atteste que l'intéressé a été instruit de l'ensemble des particularités relatives au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur cet aérodrome.**

#### **Article 10 quater modifié (article 10 du projet)**

~~Tout pompier d'aérodrome ne peut exercer ses fonctions sur un aérodrome autre que celui au titre duquel l'agrément initial ou l'attestation de capacité prévue à l'article 10 ter lui a été délivré, qu'après attestation de l'exploitant indiquant que l'intéressé a reçu une formation spécifique concernant les particularités de cet aérodrome.~~

#### **Paragraphe 4 3 : Dispositions communes aux agréments de chef de manœuvre et de pompier d'aérodrome (article 11 du projet)**

##### **Article 11 modifié (article 12 du projet)**

I.- Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome embauchés à la date de publication du présent arrêté et agréés définitivement au titre des réglementations précédentes, pour l'exercice des fonctions correspondantes, bénéficient de plein droit de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté, l'agrément est délivré par le **préfet représentant de l'Etat** pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome.

II.- Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome embauchés à la date de publication du présent arrêté et agréés provisoirement au titre de l'arrêté du 5 septembre 1979 relatif à l'organisation et au fonctionnement du SSLIA, pour l'exercice des fonctions correspondantes, bénéficient de l'agrément prévu à l'article D. 213-1-6 du code de l'aviation civile après avoir rempli les conditions requises pour la délivrance de l'agrément définitif prévu au titre des réglementations précédentes. Sous réserve des dispositions prévues à l'article 12 du présent arrêté et de l'alinéa ci-dessous, l'agrément est délivré par le **préfet représentant de l'Etat** pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome.

~~Toutefois, dans un délai de six mois à compter de l'obtention de l'agrément, le bénéficiaire doit valider l'ensemble des modules de formations définies par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III A de l'annexe II du présent arrêté. A défaut, l'agrément est retiré.~~

##### **Article 12 modifié (article 13 du projet)**

Le maintien pour la durée d'activité du bénéficiaire sur l'aérodrome des agréments visés aux articles 9, 10 et 11 du présent arrêté est subordonné pour le bénéficiaire :

- à l'accomplissement de séances d'entraînements théoriques et pratiques à la lutte contre les incendies d'aéronefs et au sauvetage dont la périodicité, les programmes et les modalités d'examen **de validation** sont définis par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III-B de l'annexe II **du** présent arrêté ;



- à la possession du certificat médical prévu à l'article 13 du présent arrêté ;
- à l'accomplissement de stages de formation continue dont la périodicité, les programmes, les modalités d'évaluation et de validation sont définis par le ministre chargé de l'aviation civile et figurant au titre III-A de l'annexe II du présent arrêté ;
- à l'exécution, par période de trois mois, d'au moins 144 heures de service avec l'alternative d'au moins 24 vacations pour les aérodromes de niveau de protection inférieur à 6, sauf si le responsable **chef** du SSLIA agréé atteste auprès du préfet **représentant de l'État** que le pompier ou le chef de manœuvre, après une absence inférieure à ~~six~~ **douze** mois a effectué une formation locale de remise à niveau dont le programme a été préalablement transmis au préfet **représentant de l'Etat**.

L'agrément est immédiatement suspendu dès lors que son bénéficiaire ne respecte plus l'une des conditions prévues dans les deux premiers tirets ci-dessus.

En revanche, l'agrément est retiré lorsque le bénéficiaire ne respecte plus l'une des conditions prévues dans les deux derniers tirets visés ci-dessus et si, au terme d'une période maximale de ~~six~~ **douze** mois suivant la survenance de l'événement en cause, l'intéressé n'a pas validé l'ensemble des modules de formations figurant au III-A de l'annexe II ~~du~~ **au** présent arrêté. En toute hypothèse, le bénéficiaire ne peut exercer de fonctions opérationnelles au sein du service tant que celui-ci n'a pas validé les modules de formation correspondant aux exercices pratiques d'application.

#### **Article 13 remplacé (article 14 du projet)**

Le certificat médical prévu par les articles 10 et 12 du présent arrêté est délivré pour un an à la suite d'un examen pratiqué par un médecin du service médical de la direction générale de l'aviation civile, un médecin du service de santé et de secours médical du service départemental d'incendie et de secours ou un médecin agréé par l'un de ces services ou par le préfet **représentant de l'Etat**.

**Les conditions d'aptitude médicale exigées pour la délivrance de ce certificat sont celles définies par le ministre chargé de la sécurité civile pour les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires, dans le cadre des missions d'incendie et de secours à personnes.**

**La périodicité des visites, hors visites de recrutement et d'engagement, est annuelle ; sur décision du médecin chargé de l'aptitude, cette périodicité peut être portée à deux ans pour les sapeurs-pompiers âgés de 16 à 38 ans.**

Toute personne s'étant vu refuser la délivrance du certificat médical par l'une des autorités précitées peut faire appel de cette décision auprès d'une commission, présidée par le médecin-chef du service de l'inspection médicale du travail et de la main-d'œuvre des transports et comprenant un médecin du service médical de la direction générale de l'aviation civile, et un médecin du service de santé et de secours médical du service départemental d'incendie et de secours du lieu du domicile du demandeur. Le médecin ayant refusé la délivrance du certificat ne peut être membre de la commission.

La personne faisant appel peut, si elle le sollicite, obtenir communication de son dossier, être entendue par la commission avant que celle-ci se prononce et se faire représenter ou assister par la personne de son choix.

La décision de la commission est notifiée à la personne et peut faire l'objet d'un recours de pleine juridiction.

Le secrétariat de la commission est assuré par les services de l'inspection médicale du

travail et de la main-d'œuvre des transports.

~~Les modalités d'organisation de l'examen médical et les conditions d'aptitude médicale exigées pour la délivrance du certificat médical sont celles définies par le ministre chargé de la sécurité civile pour les sapeurs pompiers professionnels et volontaires, dans le cadre des missions d'incendie et de secours à personnes.~~

Le médecin chargé du contrôle de l'aptitude est informé de tout arrêt de travail supérieur à vingt et un jours pour cause de maladie ou accident et peut décider d'une visite préalable à la reprise de toute activité opérationnelle. En cas de grossesse, cette visite est obligatoire.

#### **Article 14 modifié (article 15 du projet)**

I. - Les services départementaux d'incendie et de secours, les services locaux d'incendie et de secours et les organismes conventionnés organisent par convention, pour les agents du SSLIA, les formations correspondant aux programmes et examens définis par le ministre chargé de la sécurité civile.

Ces conventions établies entre les différentes parties déterminent notamment les conditions pédagogiques de chaque formation ainsi que les modalités administratives et financières.

II. - La direction générale de l'aviation civile organise les formations et ~~les examens~~ **leur validation** qu'elle définit et qui figurent aux titres Ier-1, II-B, premier et troisième tiret, et III-A de l' **en** annexe II ~~du~~ **au** présent arrêté.

Des organismes publics ou privés peuvent être conventionnés par la direction générale de l'aviation civile pour organiser ~~les ces~~ formations précitées **ainsi que leur validation**, dans le cadre d'un engagement à respecter les programmes et directives de l'administration et à accepter le contrôle de leur respect par ~~les autorités compétentes~~ **la direction générale de l'aviation civile**.

III. - Les ~~responsables~~ **chefs** du SSLIA organisent pour leurs agents ~~les formations~~ **la formation locale** correspondant aux programmes et examens **au programme** défini par la direction générale de l'aviation civile et figurant aux titres Ier-2 et II-B, deuxième tiret, de l' **en** annexe II ~~du~~ **au** présent arrêté.

### **Section 2 : Règles et prescriptions techniques relatives aux matériels et aux postes d'incendie du SSLIA**

#### **Article 15 modifié (article 16 du projet)**

I.- Les règles techniques prévues à l'article D. 213-1-7 du code de l'aviation civile prennent la forme de :

- norme technique, dès lors que les dispositions en cause intéressent des types de véhicules, de produits extincteurs ou d'équipements affectés au SSLIA faisant déjà l'objet de prescriptions réglementaires édictées au titre de l'article R. 1424-52 du code général des collectivités territoriales ;

- spécification technique, dès lors que les dispositions en cause intéressent des types de véhicules, de produits extincteurs ou d'équipements affectés au SSLIA ~~devant satisfaire, en tout ou partie, aux exigences définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale~~ **et entrant dans le cadre du présent arrêté**.

II.- Les spécifications techniques sont adoptées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de la sécurité civile, après avis de la Commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire.

**Une spécification technique peut ne pas être respectée sous réserve que des mesures compensatoires soient prises et appliquées. Ces mesures sont acceptées par le ministre chargé de l'aviation civile.**

### **Article 16 remplacé (article 17 du projet)**

~~La conformité d'un véhicule, produit extincteur ou équipement aux spécifications techniques prévues à l'article 15 est attestée par l'apposition sur chacun de ces matériels d'un logo « service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs », ou « SSLIA » selon l'espace disponible à cet effet, défini par le règlement intérieur de la Commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire.~~

~~Ce logo est délivré, sur proposition de la commission, par décision du ministre chargé de l'aviation civile, soit pour un modèle type de véhicule, produit extincteur ou équipement, soit pour un exemplaire unique de ces matériels, au vu :~~

- ~~- des éléments techniques présentés par le professionnel ;~~
- ~~- des essais réalisés par le service technique de l'aviation civile de la direction générale de l'aviation civile, dès lors que doit être vérifiée la conformité à une spécification technique d'un véhicule, d'un produit extincteur ou d'un équipement.~~

**Les matériels visés à l'article D. 213-1-7 du code de l'aviation civile sont soumis à l'obtention d'une attestation de conformité. Celle-ci est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile, soit pour un modèle type, soit pour un exemplaire, au vu :**

- des essais techniques présentés par le demandeur de l'attestation de conformité ;
- des essais réalisés par la direction générale de l'aviation civile.

**Dans le cas où certaines spécifications techniques ne sont pas satisfaites, une attestation de conformité peut être délivrée lorsqu'une solution technique équivalente est présentée ou lorsque des mesures compensatoires sont définies et proposées par le demandeur. Celui-ci démontre que ces mesures permettent au matériel de conserver un niveau de performance et des capacités opérationnelles satisfaisants.**

**Ces solutions techniques ou ces mesures compensatoires sont soumises à l'approbation du ministre chargé de l'aviation civile. Lorsqu'elles sont acceptées, l'attestation de conformité en porte la mention et indique les mesures compensatoires prises.**

**La délivrance de l'attestation de conformité est attestée par l'apposition, sur le véhicule, le contenant du produit extincteur et le vêtement concerné, selon l'espace disponible à cet effet, d'un logo défini en annexe V au présent arrêté.**

### **Article 17 modifié (article 22 du projet)**

Chaque poste d'incendie comporte en toute hypothèse :

- des moyens spécialisés d'alerte ;
- des moyens spécialisés de communication ;
- des bâtiments de protection et de petit entretien pour les véhicules et le matériel ;
- des moyens de stockage et de remplissage rapide des véhicules en eau et agents extincteurs ;
- des moyens d'alimentation en énergie électrique des véhicules permettant de garder à température les moteurs et l'eau des cuves, d'assurer leur démarrage et de garder une pression suffisante pour le système de freinage ;
- des moyens d'hébergement du personnel et des équipes de permanence.

Le préfet **représentant de l'Etat** peut, sur demande de l'exploitant et suivant le contexte local, adapter les moyens précités.

## **TITRE III : RÈGLES D'INTERVENTION**

### **Section 1 : Cadre général d'intervention du SSLIA**

## **Article 18 inchangé**

I.- Les fonctions imparties au SSLIA par l'article D. 213-1 du code de l'aviation civile s'exercent dans la zone d'aérodrome (ZA) et la zone voisine d'aérodrome (ZVA) définies à l'article 19 du présent arrêté. Toutefois, s'il est doté des moyens adéquats, le service participe également à la recherche des aéronefs dont la balise de détresse est activée.

II.- Dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires relatives à la protection des personnes et des biens, le SSLIA participe, dans les zones prévues au I ci-dessus, aux opérations de secours n'impliquant pas un aéronef. Le SSLIA est tenu d'intervenir dès qu'il est informé d'un incident majeur nécessitant une action immédiate de sa part dans l'attente de l'arrivée des moyens de secours publics et privés, et dans la limite des moyens disponibles à cet instant.

Durant ces diverses interventions, sont mises en œuvre les dispositions prévues à l'article 25.

## **Section 2 : Définition de la zone d'aérodrome (ZA) et de la zone voisine d'aérodrome (ZVA)**

### **Article 19 modifié (article 18 du projet)**

I. - La zone d'aérodrome (ZA) comprend les éléments de l'emprise domaniale de l'aérodrome ainsi que les aires d'approches finales, jusqu'à une distance de 1 200 mètres au maximum du seuil des pistes.

II. - La zone voisine d'aérodrome (ZVA) comprend les éléments situés hors de la zone d'aérodrome, mais à une distance telle que l'action des moyens d'intervention aéroportuaires peut utilement être envisagée compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Cette zone est définie conformément aux dispositions relatives au plan de secours spécialisé **spécifiques ORSEC** de l'aérodrome.

III. - L'exploitant d'aérodrome établit et tient à jour une carte à quadrillage de la ZA et de la ZVA précisant les issues et cheminements à utiliser par les moyens de secours du service et ceux des centres de secours voisins. Cette carte et ses mises à jour sont approuvées par le préfet **représentant de l'Etat** qui les intègre dans le plan de secours spécialisé **les dispositions spécifiques ORSEC** de l'aérodrome.

La carte en vigueur doit être immédiatement disponible dans la tour de contrôle, les postes d'incendie et les véhicules du SSLIA.

## **Section 3 : Objectif opérationnel du SSLIA**

### **Article 20 inchangé**

L'objectif opérationnel du SSLIA consiste à pouvoir atteindre, dans des conditions optimales de roulement des véhicules, chaque extrémité de piste et être en mesure d'y projeter, sans discontinuité :

- dans un délai de trois minutes après le déclenchement de l'alerte, un débit de solution moussante égale à 50 % au moins du débit prévu à l'annexe I, pendant au moins une minute ou, pour les aérodromes de niveau de protection égal à 2, être en mesure d'y projeter l'agent complémentaire ;
- au plus tard quatre minutes après le déclenchement de l'alerte, la totalité du débit de solution moussante et d'agent complémentaire prévus à l'annexe I.

Il n'y a pas d'objectif de délai pour les aérodromes de niveau de protection égal à 1.

## **Section 4 : Types d'intervention**

### **Article 21 inchangé**

Selon les circonstances en présence, le SSLIA est placé en :

- état de veille ;

- état d'alerte ;
- état d'accident.

### **Article 22 inchangé**

L'état de veille est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord de l'aéronef sans que celles-ci soient de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage ;
- si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont en vigueur.

Durant cette période, les personnels nécessaires sont à bord ou à proximité immédiate des véhicules du SSLIA et prêts à intervenir.

### **Article 23 inchangé**

L'état d'alerte est déclenché dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir, une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident ;
- si les conditions de visibilité et de plafond deviennent inférieures aux seuils fixés par la réglementation relative aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes.

Les consignes opérationnelles précisent la manière dont les véhicules du SSLIA sont déployés durant cette période, sur des emplacements prédéterminés.

### **Article 24 modifié (article 22 du projet)**

L'état d'accident est déclenché lorsque s'est produit ou va inévitablement se produire un accident d'aéronefs sur l'aérodrome ou à ses abords. Dans cette hypothèse, les moyens du service de secours doivent être mobilisés pour circonscrire en un minimum de temps l'accident et le préfet **représentant de l'Etat** est informé de la situation.

## **Section 5 : Cas d' Indisponibilité du SSLIA**

### **Article 25 remplacé (article 19 du projet)**

~~I. - L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome en application des titres Ier et II de l'annexe I du présent arrêté sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.~~

~~Dans cette hypothèse, l'exploitant d'aérodrome est tenu d'informer les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.~~

~~En cas d'indisponibilité prévisible, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).~~

~~II. - Durant cette période, les mesures suivantes sont prises :~~

~~A. - Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, deux cas sont à prévoir :~~

~~1. L'indisponibilité paraît devoir être de courte durée et il semble possible d'y remédier avant la fin du délai de douze heures : toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible. Les usagers de l'aérodrome sont informés de cette situation par les organismes chargés de la circulation aérienne.~~

~~2. L'indisponibilité a de très fortes probabilités de dépasser le délai de douze heures :~~

~~a) Toutes les dispositions sont prises en vue de remédier aussi rapidement que possible à cette situation ;~~

~~b) Les usagers de l'aérodrome sont informés par les organismes de la circulation aérienne de la réduction temporaire du niveau de protection tant que l'information n'est pas disponible par voie d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM) ;~~

~~c) L'organisme de la circulation aérienne demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).~~

~~B. - Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au delà de douze heures à compter de leur survenance, les navigateurs~~

~~aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés de la réduction temporaire du niveau de protection par NOTAM.~~

~~Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, le ministre chargé de l'aviation civile fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome correspondant aux moyens effectivement disponibles sur la plate-forme. Le trafic accueilli sur l'aérodrome doit être adapté en conséquence.~~

**I.-** L'état d'indisponibilité totale ou partielle du SSLIA est déclenché lorsque les moyens requis sur un aérodrome en application des titres I<sup>er</sup> et II de l'annexe I au présent arrêté sont momentanément indisponibles dans leur emploi, sans que cette indisponibilité excède deux mois à compter de sa survenance.

L'exploitant d'aérodrome informe le plus tôt possible et au plus tard dans les six heures après le début de la période d'indisponibilité du niveau de protection assuré temporairement, les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

En cas d'indisponibilité prévue, toutes dispositions sont prises pour une publication préalable d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

**II. –** Durant la période d'indisponibilité, les mesures suivantes sont prises :

**A –** Pendant les douze premières heures d'indisponibilité, toutes les dispositions sont prises en vue d'y remédier aussi rapidement que possible.

L'exploitant d'aérodrome informe, dès qu'il a connaissance du cas d'indisponibilité du SSLIA, les organismes chargés de la circulation aérienne de façon à ce que ces derniers en avisent les usagers de l'aérodrome.

L'organisme de la circulation aérienne demande la publication d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

**B –** Si les moyens requis par le niveau de protection de l'aérodrome demeurent indisponibles au-delà de douze heures à compter de cette indisponibilité, les navigateurs aériens et les entreprises de transport aérien public sont informés par NOTAM du niveau de protection assuré temporairement.

**C -** Si l'indisponibilité des moyens se prolonge plus de deux mois, l'exploitant d'aérodrome fixe un nouveau niveau de protection à l'aérodrome avec ses éventuelles modulations conformément à l'article D. 213-1-1 du code de l'aviation civile. Le trafic accueilli sur l'aérodrome est adapté en conséquence.

**III.-** L'exploitant d'aérodrome informe de la fin de l'indisponibilité du SSLIA les organismes chargés de la circulation aérienne.

## **Section 6 : Activité des personnels**

### **Article 26 inchangé**

L'équipe de permanence dûment composée en application des dispositions prévues à l'annexe I du présent arrêté doit être disponible lors des mouvements d'aéronefs sur l'aérodrome. Cette disponibilité est assurée :

- pour un décollage, avant la mise en route des moteurs et jusqu'à quinze minutes après celui-ci ;
- pour un atterrissage, au moins dix minutes avant celui-ci et jusqu'à quinze minutes après l'arrêt complet des moteurs.

### **Article 27 inchangé**

Sur les aérodromes ayant un niveau de protection inférieur à 6, les personnels visés aux articles D. 213-1-4 et D. 213-1-5 du code de l'aviation civile peuvent exercer durant leurs

vacations, isolément ou simultanément, une autre activité que celle afférente au SSLIA dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

Sur les aérodromes ayant un niveau de protection égal ou supérieur à 6, les personnels précités peuvent uniquement exercer durant leurs vacances, isolément ou simultanément, des activités de prévention contre le péril animalier, des inspections de l'aire de mouvement et des mesures opérationnelles d'adhérence de piste, dès lors que les consignes opérationnelles de l'aérodrome déterminent les conditions de leur compatibilité avec le respect de l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

## **Section 7 : Entretien des produits extincteurs, véhicules, équipements et infrastructures**

### **Article 28 modifié (article 20 du projet)**

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les produits extincteurs, les véhicules et les équipements affectés au SSLIA sont entretenus conformément au carnet d'entretien des constructeurs et fabricants et pour les véhicules, aux règles générales du code de la route, aux directives de la direction régionale de l'industrie et de la recherche et, le cas échéant, aux dispositions définies par le ministre chargé de l'aviation civile.

L'exploitant d'aérodrome doit conserver aux produits extincteurs, véhicules et équipements les mêmes caractéristiques que celles existant lors de leur mise en service. Toute modification des caractéristiques est soumise à l'accord préalable du ministre chargé de l'aviation civile. ~~sur proposition de la Commission nationale des matériels de sécurité aéroportuaire prévue à l'article 15 du présent arrêté~~

### **Article 29 inchangé**

Les routes d'accès d'urgence prévues à l'article 5 du présent arrêté sont entretenues par l'exploitant d'aérodrome de manière à ce qu'elles conviennent en permanence à l'usage auquel elles sont destinées.

## **Section 8 : Comptes rendus d'intervention**

### **Article 30 modifié (article 22 du projet)**

L'exploitant d'aérodrome établit les comptes rendus visés aux articles D. 213-1-9 et D. 213-1-10 du code de l'aviation civile, suivant les principes définis à l'annexe III du présent arrêté. Ces comptes rendus sont transmis au préfet **représentant de l'Etat** par l'exploitant d'aérodrome, même si celui-ci a confié le SSLIA à un organisme extérieur.

En outre, un compte rendu annuel est établi en vue de recenser mois par mois l'ensemble des activités du service, de récapituler les différentes interventions effectuées au cours de l'année et de présenter les essais effectués durant l'année sur les véhicules en exploitation et en réserve.

## **Section 9 : Consignes opérationnelles**

### **Article 31 modifié (article 21 du projet)**

Les consignes opérationnelles sont établies par l'exploitant d'aérodrome suivant le modèle figurant à l'annexe IV du présent arrêté et dans le respect des dispositions du titre III du présent arrêté.

**Les consignes opérationnelles incluent les cas d'indisponibilité prévisibles avec le calcul du niveau de protection temporairement assuré qui en découle.**

## **TITRE IV : DISPOSITIONS FINALES**

### **Article 32 inchangé**

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le premier jour du sixième mois à compter de sa publication.

### Article 33 inchangé

L'arrêté du 9 janvier 2001 modifié relatif aux normes techniques applicables au SSLIA et l'arrêté du 14 mai 2001 relatif aux conditions d'agrément du responsable du SSLIA sont abrogés dès l'entrée en vigueur des dispositions du présent arrêté.

### Article 34

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la défense et de la sécurité civiles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

### Annexes

#### Annexe I modifiée (article 23 du projet)

I.- Quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaire requises en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile (art. 3)

AÉRODROME	AGENT EXTINCTEUR PRINCIPAL	AGENT	
		complémentaire en kg	
Niveau de protection	Quantité d'eau en litres	Débit en litres par minute	
10	32 300	11 200	450
9	24 300	9 000	450
8	18 200	7 200	450
7	12 100	5 300	225
6	7 900	4 000	225
5	5 400	3 000	180
4	2 400	1 800	135
3	1 200	900	135
2			250
1			50

1. Les quantités d'agent extincteur principal figurant dans le tableau ci-dessus sont exprimées en quantités d'eau disponibles pour la production de mousse. Le débit d'agent extincteur principal est exprimé en débit de solution moussante projeté par le moyen d'action principal du véhicule.

2. La quantité d'agent moussant disponible sur un véhicule doit être suffisante pour assurer une production de mousse correspondant à deux pleines charges au moins de cette quantité d'eau.

3. L'agent complémentaire est une poudre extinctrice de type BC.

4. Les quantités et débits d'eau et d'agents extincteurs fixés dans le tableau ci-dessus peuvent être modifiés dans la mesure où une efficacité équivalente est obtenue par un procédé technique déclaré conforme aux spécifications techniques dans le cadre des dispositions prévues à l'article 16 du présent arrêté.

**5. Le mélange d'émulseurs de nature, d'appellation commerciale ou de concentration d'utilisation différentes peut entraîner des pertes inacceptables d'efficacité. En conséquence, l'utilisation d'émulseurs différents dans le même véhicule est interdite. Toutefois, pour un même service de lutte contre l'incendie des aéronefs, des émulseurs différents peuvent être utilisés mais avec des véhicules différents.**

II.- Nombre minimal de véhicules et de personnels requis en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile (art. 3)

NIVEAU	NOMBRE	NOMBRE DE PERSONNELS
de protection de l'aérodrome	de véhicules SSLIA	



10	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
9	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
8	3	6 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
7	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
6	2	4 pompiers d'aérodrome + 1 chef de manœuvre
5	1	2 pompiers d'aérodrome
4	1	2 pompiers d'aérodrome
3	1	2 pompiers d'aérodrome
2	1 véhicule léger	1 pompier d'aérodrome
1		

1. La dotation en personnels et véhicules est déterminée de façon à atteindre l'objectif opérationnel prévu à l'article 20 du présent arrêté.

2. Lorsqu'une configuration particulière de l'aérodrome ou une répartition des agents extincteurs sur les véhicules conduit, pour atteindre la dotation réglementaire en agents extincteurs, à mettre en œuvre un nombre de véhicules supérieur au nombre minimal requis pour la catégorie, le nombre de postes de pompiers correspondants est déterminé, en plus du poste de chef de manœuvre lorsqu'il est requis, par le nombre de postes nécessaires pour utiliser les véhicules.

3. Sur les aérodromes de niveau de protection supérieur à 2, chacun des véhicules SSLIA composant la dotation ci-dessus doit être doté de l'agent extincteur principal.

### III.-Matériels divers (art. 3)

#### LISTE DES MATÉRIELS PAR NIVEAU DE PROTECTION D'AÉRODROME, EMBARQUÉS DANS DES VÉHICULES (1)

Articles	2	3 à 5	6 et 7	8 à 10	Obs.
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100		1	1	1	(2)
Crépine diamètre 100 avec flotteur		1	1	1	(2)
Coude de diamètre 100 avec raccord KEYSER et AR		1	2	3	
Jeu de clés de barrage (bouche et poteau)		1	2	3	
Couronne de tuyau PIL de 10 m/diamètre 110		1	2	3	
Couronne de		4	8	12	

tuyau PIL de 20 m/diamètre 70					
Couronne de tuyau PIL de 20 m/diamètre 45		4	8	12	
Lance manuelle à eau multidébits avec raccord DN40		1	2	3	
Division 65 2* 40 avec 2 vannes		1	2	3	
Réduction 100* 65		1	2	3	
Réduction 65* 40		1	2	3	
Collecteur à clapet 2 x 65 / 100		1	2	3	(3)
Tricoises polyvalentes	1	2	4	6	
Commande diamètre 9 mm/25 m résistance = 500 daN	1	1	2	3	
Gaffe, longueur minimale de 4 m	1	1	2	3	(4)
Echelle d'aluminium, longueur déployée 7 m minimum		1	2	3	
Scie d'effraction anti-étincelle avec deux disques à métaux de rechange ou disque affûtable	1	1	2	3	
Tranche courroie	1	2	4	6	
Masse de 2 kg avec manche	1	1	2	3	

de 1 m					
Pioche	1	1	2	3	
Pelle	1	1	2	3	
Coupe-boulon grand modèle	1	1	2	3	
Pince-monseigneur de 1,5 m	1	1	2	3	
Pince-monseigneur de 0,5 m	1	1	2	3	
Couverture anti-feu en coffret	1	1	2	3	
Extincteur 9 kg poudre D	1	1	2	3	
Extincteur 9 kg poudre BC	1	1	2	3	
Extincteur 5 kg CO2 avec perche de 1,5 m et embout conique	1	1	2	3	(5)
Extincteur 9 litres eau pulvérisée	1				
Trousse de premiers secours	1	1	2	3	(6)
Sac ou valise d'oxygénothérapie		1	2	3	(7)
Cisaille à tôle	1	1	2	3	
Hachette de sauvetage	1	1	2	3	
Hache de sauvetage	1	1	2	3	
Cale adaptée aux aéronefs fréquentant l'aérodrome	2	2	4	6	

(1) Les équipements montés à demeure sur les véhicules SSLIA sont définis dans les spécifications techniques communes des véhicules SSLIA publiées en application de l'article 15 du présent arrêté.

(2) Peut être omis si les consignes opérationnelles ne prévoient pas l'utilisation des dispositifs d'aspiration des véhicules.

(3) Seulement exigé dans les véhicules disposant d'une ou plusieurs alimentations de diamètre 100.

(4) Peut être réalisée en plusieurs éléments emboîtables.

(5) Cet extincteur doit être muni d'un système d'ouverture à robinet et la perche peut être réalisée en plusieurs éléments emboîtables.

(6) La composition de la trousse de secours doit être conforme à celle définie dans le

CAC (AMC OPS 1.745)

(7) Pour aérodromes de niveau supérieur ou égal à 4 uniquement.

De plus, les articles suivants devront être maintenus en réserve :

LISTE DES MATÉRIELS EN RÉSERVE PAR NIVEAU DE PROTECTION  
D'AÉRODROME

Articles	2	3 à 5	6 et 7	8 à 10	Obs.
Couverture de survie	1	2	4	6	
Housse mortuaire	1	2	4	6	
Entonnoir mousse		1	2	3	
Entonnoir poudre	1	1	1	1	
Civière (brancard souple ou pliant)		2	4	6	
Bâche (3 x 4 m)	1	1	2	3	
Pompe électrique pour liquide émulseur		1	1	1	(1)
Elingue souple 15 m de long avec manilles et mousquetons	1	1	2	2	(2)
Elingue souple 30 m de long avec manilles et mousquetons	1	1	2	2	(2)
Quatre aspiraux de 2 m de long et de diamètre 100			1	2	(3)
Crépine diamètre 100 avec flotteur			1	2	(3)
Cordage diamètre 20 mm x 20 m résistance = 3 000 daN	1	1	2	2	
Sacs médicalisés				2	
Bouteille de		1	2	3	(4)

rechange pour  
sac ou valise  
d'oxygénothérapie

- (1) Peut être omise si le poste incendie est doté d'un système fixe de remplissage adapté au véhicule (par gravité ou sous pression).
- (2) Peut être remplacé par des sangles souples. Dans les deux cas, la charge utile doit être d'au moins 2 tonnes pour les aérodromes de niveau de protection 2 et 3,5 tonnes pour les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 3.
- (3) Peut être omis si les consignes opérationnelles ne prévoient pas l'utilisation des dispositifs d'aspiration des véhicules.
- (4) Pour aérodromes de niveau supérieur ou égal à 4 uniquement.

## Annexe II remplacée (article 24 du projet)

### ~~FORMATIONS ET ENTRAÎNEMENTS DES CHEFS DE MANOEUVRE ET POMPIERS D'AÉRODROME~~

#### ~~I. - Formation initiale des pompiers d'aérodrome (art. 10)~~

~~Modules et examens de validation définis par le ministre chargé de l'aviation civile~~

~~Le programme de formation initiale de pompier d'aérodrome se compose de deux parties successives :~~

- ~~— un tronc commun de 105 heures (examen inclus), comportant à part égale des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application (y compris sport) ;~~
- ~~— une formation locale entièrement axée sur la connaissance de l'aérodrome sur lequel le pompier va exercer son activité, de son matériel et de ses procédures propres, d'une durée (examen inclus) de :~~
  - ~~— 35 heures sur les aérodromes de niveau égal ou inférieur à 5 ;~~
  - ~~— 70 heures sur les aérodromes de niveau égal ou supérieur à 6.~~

#### ~~1. Tronc commun~~

~~Les modules de formation composant le tronc commun de la formation initiale de pompier d'aérodrome figurent dans le tableau suivant :~~

<del>MODULES</del>	<del>CONTENU</del>
<del>Connaissances aéronautiques générales.</del>	<del>Structure d'un aéroport (pistes, axes de circulation, parking, etc.). Balisage piste, voies de circulation, rampe d'approche.— Réglementation de la circulation aérienne (y compris circulation au sol). Phraséologie aéronautique.— Météorologie.— Aides radioélectriques.— Règles d'exploitation en zone réservée.—</del>
<del>Connaissance des aéronefs.</del>	<del>Structure des aéronefs.— Moteurs types (pistons, turbopropulseurs, réacteurs).— Moyens d'évacuation.— Zones d'effractions et zones à risques.— Protection incendie embarquée.— Identification.—</del>
<del>Objectifs du SSLIA.</del>	<del>Zone critique et pratique.— Taux d'application.—</del>

Agents extincteurs utilisés.—	Classements des aéronefs.— Classement des SSLIA (personnels, matériels).— Extinction.— Eau.— Mousse et émulseurs CO2 et poudre.— Extincteurs.— Spécificités.— VIM.— VIM P.— VIP.— Réglementation de sécurité.— EPI spéciaux.— Caractéristiques communes.— Refroidissement de trains d'atterrissages.— Feux de turbopropulseurs.— Feux réacteurs APU.— Feux de soutes et de cabines.— Feux de cellules.— Feux d'ailes et de trains.— Techniques d'interventions sur accidents d'aéronefs majeurs. Techniques d'interventions avec ARI.— Techniques d'évacuations.— Techniques d'interventions diverses.— Feux de camions avitailleurs.— Feux d'engins spéciaux sur aires de trafic.— Avions d'armes.— Risques chimiques (notions de base).— Instruction ATA (marchandises dangereuses).— Identification des marchandises dangereuses.— Procédures d'interventions sur marchandises dangereuses.— Radioactivité (notions de base).— Procédures d'intervention sur marchandises radioactives.— Protection du personnel dans interventions à risques spéciaux.—
Véhicules SSLIA.—	
Avitaillement des aéronefs.— Protection des personnels.— Tactiques de lutte contre l'incendie des aéronefs et techniques d'interventions spécifiques.—	
Risques spéciaux.—	

Le suivi des modules ci-dessus est sanctionné par un examen écrit d'une heure et par une épreuve pratique d'une heure (seul ou en équipe) portant sur les matières abordées au cours du stage.—

## 2. Formation locale

MODULES	CONTENU
Connaissance du SSLIA de l'aérodrome (théorie et entraînements pratiques).—	Présentation des moyens.— Utilisation des matériels.— Entretien des matériels.— Organisation du poste incendie.— Présentation du plan de masse.— Reconnaissance de la plate-forme, y
Connaissance de l'aérodrome (théorie et reconnaissance terrain).—	

compris des bâtiments. Reconnaissance des abords (ZVA).  
 Règles de déplacement sur les aires.  
 Phraséologie.  
 Principaux avions fréquentant le site.  
 Manuel de consignes.  
 Plan de secours spécialisé.  
 Plans départementaux (SATER, SAMAR...).

Règles d'interventions (théorie).  
 -  
 Procédures de recherche balise.  
 Quadrillage ZA/ZVA.

II. Formation initiale des chefs de manœuvre (art. 9-II)

A. Formation initiale (examen de validation défini par le ministre chargé de la sécurité civile) (86 heures environ) hors temps de déplacement

MODULES OU UNITÉS	CONTENU	DURÉE
de valeur de formation		
Management.	Motivation. Management. Cheminement de l'information. Distribution d'une mission. Notion de travail collectif. Notion de pédagogie. Evaluation.	26 heures environ
Techniques opérationnelles.	Gestion d'une opération de secours à personnes. Situations spécifiques. Hygiène et entretien du matériel. Mise en application des connaissances. Evaluation.	17 heures environ
Incendie.	Généralités sur la lutte contre les incendies. Reconnaissances. Direction d'un sauvetage. Alimentation de l'engin pompe et établissements. Méthodes et techniques d'attaque. Protection des biens, déblai, surveillance. Evaluation.	43 heures environ

B. Formation spécifique (examen de validation défini par le ministre chargé de l'aviation civile)

Le programme de formation initiale de chef de manœuvre se compose de trois parties successives :

~~le tronc commun prévu au titre Ier de la présente annexe, que doivent suivre les personnes membres des corps civils et militaires d'officiers ou sous-officiers des sapeurs-pompiers sollicitant l'agrément prévu à l'article 9 ;~~

~~la formation locale prévue au titre Ier de la présente annexe, que doivent suivre les personnes précitées ainsi que celles n'ayant pas exercé les fonctions de pompiers d'aérodrome pendant au moins deux ans sur le même aérodrome que celui pour lequel elles sollicitent l'agrément ;~~

~~la formation spécifique chef de manœuvre, que doit suivre toute personne sollicitant l'agrément précité et comprenant des renseignements théoriques (21 heures) et des exercices pratiques d'application (10 heures), portant sur la gestion opérationnelle et le commandement, les techniques d'intervention (rappels et approfondissements) et les notions de base sur l'entraînement et la formation.~~

~~Les parties tronc commun et formation locale sont sanctionnées suivant les mêmes conditions que celles prévues au titre Ier de la présente annexe.~~

~~La partie formation spécifique chef de manœuvre est sanctionnée par un examen écrit d'une heure et par une épreuve pratique d'une heure (seul ou en équipe) portant sur les matières abordées au cours de la formation.~~

~~III. - Formation continue et entraînement des chefs de manœuvre et pompiers d'aérodrome (art. 12)~~

#### ~~A. - Formation continue~~

##### ~~1. Programme~~

###### ~~a) Chefs de manœuvre :~~

~~La formation continue des chefs de manœuvre consiste en stages de recyclage d'une durée de 35 heures comportant des enseignements théoriques (au moins 21 heures) et des exercices pratiques d'application (au moins 10 heures), et doit comprendre une révision générale de la formation spécialisée aux fonctions de chef de manœuvre et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.~~

###### ~~b) Pompiers d'aérodrome :~~

~~La formation continue des pompiers d'aérodrome consiste en stages de recyclage d'une durée de 35 heures comportant à part égale des enseignements théoriques et des exercices pratiques d'application, et doit comprendre une révision générale du tronc commun et une présentation des principales évolutions technologiques et réglementaires.~~

##### ~~2. Modalités d'évaluation et périodicité~~

###### ~~a) Modalités d'évaluation :~~

~~La formation continue des chefs de manœuvre et des pompiers d'aérodrome donne lieu, par l'organisme formateur, à une évaluation formative des acquis et des compétences mis en œuvre afin de lui permettre de vérifier que les objectifs de formation sont atteints par les stagiaires. Cette évaluation peut être répartie tout au long de la formation.~~

###### ~~b) Périodicité :~~

~~Les chefs de manœuvre et les pompiers d'aérodrome doivent suivre les stages de formation continue suivant une périodicité de trois ans.~~

#### ~~B. - Entraînements~~

##### ~~1. Programme~~



a) Culture physique :

~~L'entraînement comportera la pratique d'un sport ou de la culture physique dans le cadre des heures de service.~~

b) Connaissance de l'aérodrome :

~~Reconnaissance de l'aérodrome (y compris bâtiments) et de ses abords (ZVA), de jour comme de nuit, par toutes conditions météorologiques.~~

c) Véhicules et embarcations :

~~Entraînement à la conduite des véhicules et embarcations, de jour comme de nuit. Peut être mené simultanément avec l'entraînement précédent.~~

d) Equipements individuels de protection et extincteurs :

~~Entraînement pratique à l'utilisation, sur feux pour les extincteurs.~~

e) Partie théorique :

~~Cours sur un sujet théorique ou pratique.~~

~~Les sujets traités peuvent être un rappel sur les consignes intérieures, sur l'utilisation du matériel et sa mise en œuvre dans des situations normales d'utilisation ou en situation dégradée, un rappel sur les techniques d'interventions, ou tout autre thème intéressant la fonction SSLIA.~~

~~Sur les aérodromes d'un niveau de protection égal ou supérieur à 6, cette formation théorique est réalisée par les chefs de manœuvre à l'attention des pompiers d'aérodrome, et par le responsable du service (ou une personne de qualification équivalente par lui désigné) à l'attention des chefs de manœuvre. Le choix des sujets et leur programmation est une des tâches du responsable du service.~~

~~Sur les aérodromes d'un niveau de protection inférieur ou égal à 5, cette formation théorique peut être une autoformation.~~

~~2. Périodicité des entraînements~~

~~La périodicité des entraînements par agent doit être au minimum la suivante :-~~

a) Culture physique :

~~Deux heures par semaine.~~

b) Connaissance de l'aérodrome :

~~Aire de mouvement : toutes les deux semaines ;~~

~~Ensemble de l'aérodrome : une fois par mois ;~~

~~Abords de l'aérodrome : tous les trois mois.~~

c) Véhicules et embarcations :

~~Toutes les deux semaines.~~

d) Equipements individuels de protection et extincteurs :

~~Equipements : tous les trois mois ;~~

~~Extincteurs : à chaque obligation de procéder au renouvellement du produit extincteur et notamment :~~

~~-poudre et eau pulvérisée : une fois par an ;~~

~~-poudre pour feux de métaux : tous les cinq ans ;~~

~~-CO2 : une fois par an.~~

e) Partie théorique :

~~Pompiers d'aérodrome : une heure à chaque prise de garde ;~~

~~Chefs de manœuvre : deux heures deux fois par mois.~~

### **Annexe III inchangée**

#### **COMPTES RENDUS D'INTERVENTION (ART. 30)**

Les comptes rendus ont pour but de recenser les éléments d'information permettant d'étudier les améliorations à apporter dans les domaines du coût et de l'efficacité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes. A cette fin, il importe que les renseignements soient fournis systématiquement et d'une manière homogène par tous.

### **1. Compte rendu analytique d'intervention sur aéronef**

A établir après toute intervention sur aéronef, lorsqu'un moyen d'extinction a été effectivement utilisé, ou au cours de laquelle une assistance a été portée à une (ou plusieurs) personne(s) en danger. A adresser dans le mois qui suit l'intervention.

### **2. Compte rendu analytique d'intervention hors aéronef**

A établir après toute intervention au cours de laquelle des personnes et des biens ont été sauvés en dehors des aéronefs. A adresser dans le mois qui suit l'intervention.

### **3. Compte rendu d'avarie sur véhicule**

A établir pour toute avarie sur un véhicule de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ayant entraîné une indisponibilité du matériel ou une altération significative de ses caractéristiques. Un compte rendu par avarie est à adresser dans le mois qui suit l'avarie.

## **Annexe IV remplacée (article 25 du projet)**

### ~~MODÈLE DE CONSIGNES OPÉRATIONNELLES (ART. 31)~~

~~Le recueil de consignes opérationnelles du SSLIA doit au minimum comprendre les items énumérés dans la table des matières ci-après :~~

#### ~~Section 0- Présentation.~~

~~Préambule (le présent document précise les conditions de fonctionnement et d'exploitation du SSLIA de l'aérodrome de...).~~

~~Amendements (toute modification de l'exploitation du SSLIA fera l'objet d'un amendement diffusé aux destinataires du présent manuel).~~

#### ~~Section 1 Objet~~

~~Le présent manuel a pour objet de planifier l'activité du SSLIA et des installations sur l'aérodrome de...~~

~~Il décrit les matériels mis en œuvre, détaille le rôle des différents intervenants et expose les actions menées en fonction des différentes situations d'alerte.~~

~~Il rappelle les stratégies d'intervention à adopter en opération ainsi que les règles de sécurité à observer sur l'aérodrome.~~

#### ~~Section 2 Moyens~~

~~A. - Véhicules et embarcations (description du parc véhicules terrestres et embarcations maritimes et fluviales).~~

~~B. - Personnels (effectif, composition, encadrement).~~

~~C. - Bâtiments (description, position par rapport au plan de masse).~~

~~D. - Equipements divers (ARI, groupes d'éclairage, accessoires).~~

~~E. - Moyens d'alerte (différents systèmes, procédure de secours).~~

~~F. - Types d'alerte (définition, rôle des autres intervenants, rôle du service pour chacun des types d'alerte).~~

#### ~~Section 3~~

~~Niveaux de protection  
(y compris règles de modulation)~~

#### ~~Section 4~~

~~Organisation du service-~~

~~4.1. Fonctions (responsable du service/chef de manœuvre/pompiers).~~

~~4.2. Formation et entraînement (conformes à la réglementation et adaptés à l'aérodrome).~~

#### ~~Section 5~~

~~Communications-~~

~~5.1. Circulation sur l'aérodrome (connaissance des règles et des autorisations de circulation).~~

~~5.2. Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).~~

~~Section 6~~

~~Matériels~~

~~6.1. Contrôle des véhicules (opérations journalières, hebdomadaires et périodiques d'entretien).~~

~~6.2. Contrôle des matériels et tâches de servitudes (opérations hebdomadaires).~~

~~Section 7~~

~~Interventions sur aéronef~~

~~7.1. Zone d'intervention (plan quadrillé ZA/ZVA parties terrestre et maritime).~~

~~7.2. Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme/procédure d'alarme).~~

~~7.3. Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident).~~

~~7.4. Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive..).~~

~~Section 8~~

~~Interventions hors aéronef~~

~~8.1. Principes (mission secondaire, intervention sur feu dans l'aérogare, au dépôt pétrolier...).~~

~~8.2. Modalités d'intervention du service (consignes pour chacun de ces cas).~~

~~Section 9~~

~~Interventions à l'extérieur~~

~~9.1. ZA (hors emprise domaniale).~~

~~9.2. ZVA (procédure de mise en œuvre/définition des capacités d'intervention/consignes sur le niveau résiduel).~~

~~Section 10~~

~~Autres activités~~

~~(consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille, d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)~~

~~L'exécution d'autres activités par les personnels lors de leur service de garde est subordonnée aux conditions ci-après :~~

~~- les personnels doivent être en tenue ;~~

~~- ils doivent demeurer dans les limites de la ZA ;~~

~~- ils doivent être en liaison bilatérale permanente avec le poste incendie ;~~

~~- ils doivent disposer d'un véhicule SSLIA en état opérationnel et complètement équipé et rester à proximité immédiate de celui-ci ;~~

~~- les tâches en cours doivent pouvoir être abandonnées sans aucun délai ;~~

~~- au cas où surviendrait un état de veille, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord ou à proximité immédiate du ou des véhicules et se préparer à une intervention ;~~

~~- au cas où surviendrait un état d'alerte, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches, prendre place à bord du ou des véhicules et appliquer la procédure de déploiement aux emplacements prédéterminés ;~~

~~- au cas où surviendrait un état d'accident, les agents doivent immédiatement cesser l'exécution de ces tâches et prendre leurs instructions auprès du chef de manœuvre, ou,~~

~~en l'absence de chef de manœuvre, appliquer la procédure d'intervention sur accident ;~~

~~- consignes locales supplémentaires.~~

## MODÈLE DE CONSIGNES OPÉRATIONNELLES (ART. 31)

Le recueil de consignes opérationnelles du SSLIA comprend au minimum les items énumérés dans la table des matières ci-après :

Présentation

Préambule (le présent document précise les conditions de fonctionnement et d'exploitation du SSLIA de l'aérodrome de...).

Amendements (toute modification de l'exploitation du SSLIA fait l'objet d'un amendement diffusé aux destinataires du présent manuel).

### Objet

Le présent manuel a pour objet de planifier l'activité du SSLIA et des installations sur l'aérodrome de...

Il décrit les matériels mis en œuvre, détaille le rôle des différents intervenants et expose les actions menées en fonction des différentes situations d'alerte.

Il rappelle les stratégies d'intervention à adopter en opération ainsi que les règles de sécurité à observer sur l'aérodrome.

### Moyens

Véhicules et embarcations (description du parc véhicules terrestres et embarcations maritimes et fluviales).

Personnels (effectif, composition, encadrement).

Bâtiments (description, position par rapport au plan de masse).

Equipements divers (ARI, groupes d'éclairage, accessoires).

Moyens d'alerte (différents systèmes, procédure de secours).

Types d'alerte (définition, rôle des autres intervenants, rôle du service pour chacun des types d'alerte).

Niveaux de protection (y compris règles de modulation) et cas d'indisponibilité

Organisation du service

Fonctions (responsable du service/chef de manœuvre/pompiers).

Formation et entraînement (conformes à la réglementation et adaptés à l'aérodrome).

### Communications

Circulation sur l'aérodrome (connaissance des règles et des autorisations de circulation).

Phraséologie (expressions conventionnelles, signification/signaux visuels).

### Matériels

Contrôle des véhicules (opérations journalières, hebdomadaires et périodiques d'entretien).

Contrôle des matériels et tâches de servitudes (opérations hebdomadaires).

### Interventions sur aéronef

Zone d'intervention (plan quadrillé ZA/ZVA parties terrestre et maritime).

Déclenchement de l'alarme (matériels d'alarme/procédure d'alarme).

Interventions du service (consignes en cas de situation de veille, d'alerte ou d'accident).

Feux particuliers (consignes en cas de feu de moteur, de train d'atterrissage, de soute, de matière radioactive..).

### Interventions hors aéronef

Principes (mission secondaire, intervention sur feu dans l'aérogare, au dépôt pétrolier...).

Modalités d'intervention du service (consignes pour chacun de ces cas).

### Interventions à l'extérieur

ZA (hors emprise domaniale).

ZVA (procédure de mise en œuvre/définition des capacités d'intervention/consignes sur le niveau résiduel).

Autres activités (consignes à respecter au cas où surviendrait un état de veille, d'alerte ou d'accident durant l'exécution d'autres activités)

L'exécution d'autres activités par les personnels lors de leur service de garde est subordonnée aux conditions ci-après :

- respect des dispositions des articles 20 et 26 du présent arrêté ;
- les personnels sont en tenue ;
- ils demeurent dans les limites de la ZA ;
- ils sont en liaison bilatérale permanente avec le poste incendie ;
- ils disposent d'un véhicule SSLIA en état opérationnel et complètement équipé et restent à proximité immédiate de celui-ci ;
- les tâches en cours peuvent être abandonnées sans aucun délai ;
- au cas où surviendrait un état de veille, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches, prennent place à bord ou à proximité immédiate du ou des véhicules et se préparent à une intervention ;
- au cas où surviendrait un état d'alerte, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches, prennent place à bord du ou des véhicules et appliquent la procédure de déploiement aux emplacements prédéterminés ;
- au cas où surviendrait un état d'accident, les agents cessent immédiatement l'exécution de ces tâches et prennent leurs instructions auprès du chef de manœuvre, ou, en l'absence de chef de manœuvre, appliquent la procédure d'intervention sur accident ;
- consignes locales supplémentaires.

## **Annexe V abrogée et remplacée par le logo sslia (article 26 du projet)**

### **FORMATION DU RESPONSABLE DU SSLIA (ART. 6 ET 7)**

#### **~~I. - Modalités de l'examen théorique de présélection~~**

~~L'examen théorique de présélection du responsable du SSLIA sur les aérodromes de niveau de protection supérieur ou égal à 6 est organisé par le préfet à la demande de l'exploitant de l'aérodrome ou de l'organisme auquel il a confié le service, pour le ou les candidats qu'il propose.~~

~~La commission d'aptitude constitue le jury de cet examen qui comporte une épreuve orale de culture générale et une épreuve de conversation en anglais.~~

~~L'épreuve orale de culture générale, d'une durée de 20 minutes, est destinée à apprécier les connaissances générales du candidat ainsi que ses capacités à exposer et à argumenter sur un sujet donné. Elle porte sur un texte tiré au sort par le candidat concernant les grandes évolutions techniques, économiques ou sociales de la France depuis le début du xx<sup>e</sup> siècle. Après un temps de préparation de 20 minutes, le candidat fait un commentaire de textes de 10 à 12 minutes devant le jury, qui l'interroge ensuite sur le thème du texte, sur l'une des matières principales de ses études ou sur son expérience professionnelle.~~

~~L'épreuve de conversation en anglais, de 10 minutes, est destinée à vérifier la capacité de compréhension du candidat d'une conversation courante susceptible de se dérouler sur un aérodrome. Un article de presse en anglais ou un texte en anglais ayant trait aux techniques aéronautiques peut servir de support à la conversation.~~

~~Le jury donne son avis au préfet sur le ou les candidats présentés.~~

~~-~~

#### **~~II. - Modalités de la formation professionnelle~~**

~~Le responsable du SSLIA suit une formation professionnelle d'une durée minimale de trois semaines.~~

~~Le programme de cette formation professionnelle est défini par l'exploitant ou l'organisme auquel il a confié le service, en liaison avec le responsable nouvellement agréé en fonction de ses besoins particuliers de perfectionnement pour l'exercice de sa mission dans les domaines suivants :~~

- les missions dévolues au chef de manœuvre au sein du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur un aéroport ;
- la gestion des ressources humaines ;
- les techniques aéronautiques et d'exploitation et l'économie des aéroports.

Le plan de formation ainsi établi est transmis à la commission d'aptitude.

L'École nationale de l'aviation civile (ENAC) et les organismes de formation répondant aux exigences de l'article L. 920-4 du code du travail, sont assimilés à des organismes conventionnés pour assurer les formations en matière de gestion des ressources humaines, de techniques aéronautiques, d'exploitation et d'économie des aéroports.

Le logo « SSLIA » (art. 16)

